



Antrag

an die 174. Vollversammlung der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol
am 19. Oktober 2018

Lärmschutzoffensive Tirol 2018

Seit März 2018 unterstützt die AK Tirol die Aktion „Lärmschutz-offensive Tirol“ (Vorstandsbeschluss vom 14. März 2018) und hat die Möglichkeit wahrgenommen, fristgerecht zu den vom Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus am 1. Juni 2018 aufgelegten „Umgebungs-lärm-Aktionsplänen 2018“ Stellungnahmen einzubringen. Im Besonderen geschah dies zum „Allgemeinen Teil“ (BMNT), Teil 1 Autobahnen- und Schnellstraßen (BMVIT), Teil 8 Innsbruck - Straßen außer Autobahnen und Schnellstraßen im Ballungsraum Innsbruck (AdTLR), Teil 8 Straßen ohne Autobahnen und Schnellstraßen in Tirol ohne Ballungsraum Innsbruck (AdTLR), Teil 11 Eisenbahnstrecken (BMVIT) und Teil 20 Flughafen Innsbruck (BMVIT). Diese Aktionspläne sollen dazu beitragen, dass für die lärmbelastete Bevölkerung in jenen Gebieten, in denen die festgelegten Schwellenwerte für die einzelnen Schallquellenarten laufend überschritten werden, zukünftige Maßnahmen (z.B. Ausweisung von lärmberuhigten Gebieten) gesetzt werden. Die Schwellenwerte sind derzeit wie folgt festgelegt:

| | L_{den} (dB) ¹ | L_{night} (dB) ² |
|-----------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| Straßenverkehrslärm | 60 | 50 |
| Flugverkehrslärm | 65 | 55 |
| Schienenverkehrslärm | 70 | 60 |
| Industrie und Gewerbe | 55 | 50 |

Ein Vergleich mit anderen EU-Ländern lässt erkennen, dass die festgelegten österreichischen Schwellenwerte über denen anderer europäischer Länder liegen, obwohl die in Tirol bestehenden topographischen Besonderheiten mit außeralpinen Räumen unvergleichbar sind (enge Gebirgstäler mit starker Hangbesiedelung und –bewirtschaftung brauchen „besondere Lärmschutzmaßnahmen“). Die Problematik betrifft durch den seit Jahrzehnten steigenden Verkehr im gesamten Straßennetz mittlerweile das ganze Land: Von Kufstein bis zum Brenner; von Nikolsdorf bis zum Arlberg; Außerfern über den Reschen und durch das Oberinntal; das Zillertal, Lofererstrecke von Wörgl bis Waidring; Seefelder Plateau über Zirlerberg in das Inntal, Wipp- und Stubaital sowie Achenal als Lkw/Pkw-Strecken wie auch einen Teil der nicht geschützten Eisenbahnstrecken bzw. vor allem geplanter Neubaustrecken.

¹ L_{den} bezeichnet den Tag-Abend-Nachtlärmpegel.

² L_{night} bezeichnet den Nacht-Lärmpegel zwischen 22:00 und 06:00 Uhr.

Die Lärmbelastung für die Tiroler Bevölkerung ist daher weit höher als in flachen Regionen, vor allem durch die spezifische Ausbreitung des Lärms im Gebirge. Davon sind sowohl der Dauersiedlungsraum als auch die Erholungs-, Tourismus- und Ruheräume betroffen. Diesem Umstand trägt eine aktuelle Zusammenfassung aus sorgfältig ausgewählten, weltweit erstellten internationalen Übersichtsstudien der Jahre 2000 bis 2014 der Weltgesundheitsorganisation (WHO)³ Rechnung.

Zum Schutz der durch die tägliche Lärmbelastung deutlich beeinträchtigten Bevölkerung und (Tourismus-) Wirtschaft in Tirol muss die derzeit bestehende Systematik der Schwellenwertermittlung, auf denen die Aktionspläne 2018 basieren, deutlich überarbeitet werden. Diese müssen sich in erster Linie an der Gesundheit des Menschen bzw. am letzten Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse orientieren. Empfehlungen der WHO zielen dabei auf eine Schwellenwertfestlegung, unabhängig von der Lärmquelle, auf **50 dB L_{den} (Tag)** und **40 dB L_{night} (Nacht)** ab, wobei hier sogar Inn- und Wipptal außer Betracht bleiben, da beide Täler aufgrund der starken Beeinträchtigung eine Sondersituation darstellen.

Derzeit basiert die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen (Einhausungen, Lärmschutzwände oder -wälle, Tempolimits für Lkw, Busse und Pkw, Auftragen von lärm-mindernden Straßenbelägen etc.) für die Bevölkerung auf Dienstanweisungen des Bundes (ASFINAG) bzw. des Landes Tirol (Landesstraßenverwaltung). Die vorgegebenen Werte beruhen auf „Berechnungen“, in denen gemessene Lärmpegel mit angenommenen Höchstgeschwindigkeiten und Verkehrsfrequenzen vermischt werden. Im Ergebnis stimmen diese „berechneten Werte“ dann mit dem Lärm, der beim menschlichen Ohr ankommt, nicht überein und bringen die ergriffenen Lärmschutzmaßnahmen daher bei weitem nicht die für den alpinen Raum notwendigen Reduktionen. Es müssen Modalitäten festgelegt werden, die auf tatsächlichen Messungen und nachvollziehbaren Daten beruhen und sich nicht auf Annahmen stützen. Eine deutlich geringere Zahl an Fahrzeugen, die laut Annahme auch nur die erlaubte Geschwindigkeit fahren, werden im Modell nie die tatsächliche Lärmbelastung simulieren können. Außerdem können die verschiedenen Lärmquellen nicht – im Gegensatz zur derzeit geübten Praxis – isoliert voneinander betrachtet werden. Es bedarf der kumulierten Betrachtung, ganz so wie auch die Betroffenen Lärm als ganzheitliches Phänomen wahrnehmen. Dies ist unbedingt notwendig, um die negativen Auswirkungen auf den menschlichen Organismus wie Schlafstörungen, hoher Blutdruck oder erhöhtes Herzinfarktisiko ebenso zu minimieren wie auch finanzielle Belastungen des Gesundheitssystems.

Die Festsetzung von Lärmschwellenwerten auf Grundlage der WHO-Guidelines für den alpinen Raum muss ein erster Schritt in Richtung einer dringend notwendigen Lärmschutzoffensive aufgrund des enorm gestiegenen Verkehrsaufkommens in und durch Tirol sein. Die aktuell für Lärmschutzmaßnahmen budgetierten Mittel sind viel zu gering, um der gesamten Problematik auch nur annähernd gerecht zu werden. Die Maut-, Road-Pricing- und Vignettenerlöse der ASFINAG einerseits, die hohen Erlöse vor allem auch des „Lkw-Tanktourismus“ bspw. im Tiroler Inntal und insgesamt die hohen Einnahmen aus den Steuerbelastungen aller Verkehrsmittel andererseits, sind im konkreten Fall als Mittel der Verursacher zu interpretieren.

In diesem Sinne und basierend auf Art. 1 Abs. 2 des „Durchführungsprotokoll Verkehr“ der Alpenkonvention hat die zukünftige – längst überfällige – Finanzierung von

³ vgl. WHO Environmental Noise Guidelines for the European Region: A Systematic Review on Environmental Noise and Annoyance.

Lärmschutzmaßnahmen für betroffene AnrainerInnen an stark belasteten Straßen und Eisenbahnstrecken nach dem Verursacherprinzip zu erfolgen.

Die IST-Situation duldet keinen Aufschub, denn der Lärm dröhnt und brummt an den hochbelasteten Straßen und Eisenbahnen 24 Stunden lang und richtet die bekannten Schäden an Gesundheit und Wirtschaft an. Ein dem alpinen Raum mit seiner Besonderheit entsprechender Lärmschutz ist daher für die Betroffenen genauso unerlässlich wie für den Beschäftigten-Standort Tirol.

Die 174. Vollversammlung der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol fordert daher die befassten Ministerien (BMNT, BMVIT) sowie das Land Tirol auf, die geänderte Sachlage mit allen nachvollziehbaren und belegbaren medizinischen Erkenntnissen zu berücksichtigen: Die Festlegung von Lärmschwellenwerten auf Grundlage der Besonderheit des alpinen Raumes auf 50 dB L^{den} (Tag) sowie 40 dB L^{night} (Nacht) auf gesundheitlicher Basis, anstatt der Festlegung durch die Lärmverursacher; die entsprechende Einarbeitung und Änderung der nicht zeitgemäßen Dienstanweisungen (Bund und Land) sowie die Verankerung des Verursacherprinzips in Bezug auf die Realisierung von „dauerhaften und nachhaltigen Lärmschutz“ auf höchstem technischen Niveau.

